

## A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**Értelmező iránymutatások a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet tekintetében**

(2016/C 214/04)

### 1. BEVEZETÉS

A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: a rendelet) 2005. február 17-én lépett hatályba. A rendelet meghatározza az utasvédelem minőségi normáinak minimális szintjét, és ezzel a légi közlekedési piac liberalizációjához kapcsolódóan kézzelfogható előnyöket biztosít a polgárok számára.

A Bizottság a közlekedésről szóló fehér könyvében, amit 2011. március 28-án fogadtak el<sup>(2)</sup>, a kezdeményezései között megemlíti, hogy szükség van „az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezésére, valamint összehangolt és hatékony érvényesítésére egyrészt azért, hogy az iparág szereplői egyenlő versenyfeltételek mellett tevékenykedhessenek, másrészt azért, hogy a polgárok számára európai szintű védelmet lehessen biztosítani”.

A fehér könyvön túlmenően a Bizottság értelmű iránymutatásokat fogadott el a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet tekintetében<sup>(3)</sup>.

A légi közlekedés vonatkozásában a 2011. április 11-i közleményében<sup>(4)</sup> a Bizottság rámutatott a rendelet rendelkezéseinek a jelenlegi szövegben lévő nem egyértelmű megfogalmazásokból és hézagokból fakadó különböző értelmezéseire, valamint arra, hogy a végrehajtás is eltérő a különböző tagállamokban. Rávilágított továbbá arra, hogy az utasok számára nehézséget jelent egyéni jogaik érvényesítése.

2012. március 29-én az Európai Parlament határozatot<sup>(5)</sup> fogadott el, válaszul a fent említett közleményre. A Parlament kiemelte azokat az intézkedéseket, amelyek véleménye szerint fontosak az utasok bizalmának visszaszerzése érdekében: ezek között említhető különösen a meglévő szabályok tagállamok és légi fuvarozók általi megfelelő alkalmazása, a megfelelő és egyszerű jogorvoslati eszközök alkalmazása, valamint az utasok részére a jogaikkal kapcsolatban nyújtott pontos tájékoztatás.

A jogok tisztázása és a rendelet légi fuvarozók általi hatékonyabb alkalmazása, valamint a nemzeti végrehajtó szervek általi végrehajtása érdekében a Bizottság ennek a rendeletnek a módosítására vonatkozó javaslatot terjesztett elő<sup>(6)</sup>. A javasolt változtatások figyelembe veszik a légi közlekedési ágazatra gyakorolt pénzügyi hatást is, ezért a költségek korlátok között tartására irányuló intézkedéseket is tartalmaznak. A javaslatot jelenleg vizsgálják az uniós jogalkotók. Ezen értelmű iránymutatások kiadásával a Bizottságnak nem a javaslat helyettesítése vagy kiegészítése a célja.

A minőségi jogalkotásra vonatkozó csomag a Juncker-Bizottság tíz prioritási területének egyike, és célja, hogy biztosítsa a hatékony uniós fellépést a szakpolitikai ciklus minden szakaszában – a tervezéstől a megvalósításig, felülvizsgálatig és a későbbi módosításig, amint az a szóban forgó rendelet esetében történik. A Bizottság másik célja a belső piac elmélyítése és méltányosabb alapokra helyezése. 2015. június 11-én<sup>(7)</sup> a Bizottság bejelentette, hogy rövid távon fontolóra veszi értelmű iránymutatások elfogadását a rendelet alkalmazásának megkönnyítése és javítása, valamint a bevált módszerek előmozdítása érdekében. Ez az egyik intézkedés, amely az „Európai légi közlekedési stratégia” című 2015. december 7-i közlemény javaslatai között szerepel<sup>(8)</sup>.

<sup>(1)</sup> HL L 46., 2004.2.17., 1. o.

<sup>(2)</sup> Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. COM(2011) 0144 végleges, lásd a 23. oldalt: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

<sup>(3)</sup> HL C 220., 2015.7.4., 1. o.

<sup>(4)</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet alkalmazásáról (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:EN:PDF>). COM(2011) 174 végleges.

<sup>(5)</sup> Az Európai Parlament állásfoglalása a légi járműveken utazók számára megállapított jogok működéséről és alkalmazásáról, 2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-99>

<sup>(6)</sup> A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légi fuvarozók légi utasok és poggyászaik szállítása tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat. COM(2013) 130 végleges, 2013.3.13.

<sup>(7)</sup> TTE Tanács (KÖZLEKEDÉS), 2015. június 11., Luxemburg.

<sup>(8)</sup> COM(2015) 598 végleges, 2015.12.7., „A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Európai biztonsági stratégia”.

Az ítélezési gyakorlat döntő hatással volt a rendelet értelmezésére. Az Európai Unió Bíróságát (a továbbiakban: a Bíróság) számos alkalommal kérték fel a nemzeti bíróságok arra, hogy tisztázzon bizonyos rendelkezéseket, köztük a rendelet egyes kulcsfontosságú szempontjait. A Bíróság értelmező ítéletei tükrözik a nemzeti hatóságok által végrehajtandó uniós jogszabályok jelenlegi állapotát. Egy 2010-ben végzett értékelés<sup>(9)</sup> és egy 2012-ben végzett hatásvizsgálat<sup>(10)</sup> egyaránt kiemelte, hogy a Bíróság igen sok határozatot fogadott el. Nyilvánvaló tehát, hogy lépéseket kell tenni a rendelet uniós szintű közös értelmezése és megfelelő végrehajtása érdekében.

Az értelmező iránymutatásokkal a Bizottság célja az, hogy a jelenlegi szabályok hatékonyabb és következetesebb végrehajtásának biztosítása érdekében világosabb magyarázatot nyújtson több, a rendeletben foglalt rendelkezéssel kapcsolatban, figyelembe véve különösen a Bíróság ítélezési gyakorlatát<sup>(11)</sup>. Ezeknek az iránymutatásoknak a célja a nemzeti végrehajtó szervek, az utasok és szövetségeik, az Európai Parlament és az ágazat képviselői által leggyakrabban felvetett kérdések kezelése. Az iránymutatások felváltják a Bizottság honlapján korábban szereplő információkat, így a gyakran ismételt kérdéseket és a kapcsolódó válaszokat stb.

Az iránymutatásoknak nem célja, hogy kimerítően foglalkozzanak minden rendelkezéssel, és nem is hoznak létre új jogi rendelkezéseket. Meg kell jegyezni továbbá, hogy az értelmező iránymutatások nem sértik a Bíróság általi uniós jogértelmezést<sup>(12)</sup>.

Ezek az iránymutatások a 889/2002/EK tanácsi rendelettel<sup>(13)</sup> módosított, a légi fuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK rendeletre<sup>(14)</sup>, valamint a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményre (Montreali Egyezmény)<sup>(15)</sup> is vonatkoznak. A 889/2002/EK rendelet kettős célt szolgál: egyrészt a légi fuvarozóknak az utasok és poggyászaik szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló uniós jogszabályokat összehangolja a Montreali Egyezmény rendelkezéseivel, amelynek az EU az egyik aláírója, másrészt pedig az Egyezmény szabályainak alkalmazását kiterjeszti az adott tagállam területén belül nyújtott légiforgalmi szolgáltatásokra.

Az értelmező iránymutatások célja, hogy segítséget nyújtsanak a rendelet hatékonyabb alkalmazásához és végrehajtásához.

## 2. A RENDELET HATÁLYA

### 2.1. Területi hatály

#### 2.1.1. Földrajzi hatály

A rendelet 3. cikkének (1) bekezdése a rendelet hatályát az olyan tagállamok területén található repülőterekről induló utasokra korlátozza, amely tagállamokra a Szerződést alkalmazni kell, valamint az olyan utasokra, akik egy harmadik országban található repülőtérrel egy olyan tagállam területén található repülőtérre indulnak, amelyre a Szerződést alkalmazni kell, amennyiben az érintett légi járatot üzemeltető légi fuvarozó uniós légi fuvarozó.

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 355. cikke értelmében az uniós jog nem vonatkozik az EUMSZ II. mellékletében felsorolt országokra és területekre<sup>(16)</sup>. Ehelyett ezekre az országokra és területekre az EUMSZ negyedik részében meghatározott különleges társulási megállapodások vonatkoznak. Nem vonatkozik továbbá a Feröer-szigetekre, a Man-szigetre és a Csatorna-szigetekre, Dánia és az Egyesült Királyság csatlakozási okmánya szerint. Ezeket a területeket tehát harmadik országoknak kell tekinteni a rendelet értelmében<sup>(17)</sup>.

Másfelől, az EUMSZ 355. cikke alapján a Szerződés rendelkezéseit alkalmazni kell Franciaország tengerentúli megyéire (Guadeloupe, Francia Guyana, Martinique, Réunion, Mayotte), valamint Saint Martinra, az Azori-szigetekre, Madeirára és a Kanári-szigetekre. Ezek a területek tehát a rendelet értelmében uniós tagállamok olyan részei, amelyekre a Szerződést alkalmazni kell.

<sup>(9)</sup> A 261/2004/EK rendelet értékelése, Végső jelentés, Fő jelentés, készítette: Steer Davies Gleave (2010. február).

<sup>(10)</sup> Bizottsági szolgálati munkadokumentum: A visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról szóló 261/2004/EK rendelet, valamint a légi fuvarozók légi utasok és poggyászaik szállítására tekintetében fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatot kísérő hatásvizsgálat, Brüsszel, SWD(2013) 62 végleges, 2013.3.13., valamint Javaslat a 261/2004/EK rendeletet módosító rendeletre (COM(2013) 130 végleges).

<sup>(11)</sup> A szövegben módszeresen megemlítsük a vonatkozó bírósági ügyekre való egyértelmű hivatkozásokat; amennyiben nincs ilyen hivatkozás, akkor az megfelel a rendelet Bizottság általi értelmezésének.

<sup>(12)</sup> Lásd az Európai Unió működéséről szóló szerződés 19. cikkének (1) bekezdését.

<sup>(13)</sup> HL L 140., 2002.5.30., 2. o.

<sup>(14)</sup> HL L 285., 1997.10.17., 1. o.

<sup>(15)</sup> HL L 194., 2001.7.18., 39. o.

<sup>(16)</sup> Lásd az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) II. mellékletét ([http://ec.europa.eu/archives/lisbon\\_treaty/index\\_hu.htm](http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_hu.htm))

<sup>(17)</sup> A rendelet Izlandra és Norvégiaira is vonatkozik az EGT-megállapodás értelmében, valamint Svájcra, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, légi közlekedésre vonatkozó megállapodás értelmében (1999).

### 2.1.2. A „légi járat” fogalma a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerint

A Bíróság megállapította, hogy az oda- és visszautat magában foglaló utazás nem tekinthető egyetlen légi járatnak. A „légi járat” rendelet szerinti fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az lényegében egy légi közlekedési műveletet jelent, azaz bizonyos értelemben – egy légi fuvarozó által meghatározott útvonalon végrehajtott – „fuvarozási egységet”<sup>(18)</sup>. Következésképp a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem alkalmazható olyan oda- és visszaútra, amely során az eredetileg egy tagállam területén található repülőtérrel induló utasok ugyanarra a repülőtérre egy olyan légi járaton utaznak vissza, amelyet egy nem uniós légi fuvarozó üzemeltet, és amely nem a tagállamok egyikében elhelyezkedő repülőtérrel indul. Az a körülmény, hogy az oda- és visszautak ugyanazon foglalás tárgyát képezik, nem befolyásolja ennek a rendelkezésnek az értelmezését<sup>(19)</sup>.

### 2.1.3. A rendelet hatálya a nem uniós országban kapott kártalanítás és/vagy segítség tekintetében, valamint a kártalanításban és/vagy segítségben részesülő fél rendelet szerinti jogaira gyakorolt hatás

A rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja úgy rendelkezik, hogy a rendelet az olyan utasokra is vonatkozik, akik egy Unión kívüli (vagyis harmadik országban található) repülőtérrel az Európai Unióba utaznak, amennyiben a légi járatot egy uniós tagállamban engedélyezett légi fuvarozó üzemelteti, kivéve, ha az érintett utasok az adott harmadik államban már részesültek valamilyen juttatásban vagy kártalanításban, illetve segítségben.

Felmerülhet a kérdés, hogy azokat az utasokat, akik egy harmadik országbeli repülőtérrel repülnek az Európai Unióba, megilletik-e a rendeletről eredő jogok, amennyiben az alábbi jogosultságokat egy harmadik ország utasjogokra vonatkozó jogszabálya alapján már megkapták:

1. Juttatások (például utazási utalvány) vagy kártalanítás (amelynek összege eltérhet a rendeletben előírtaktól), és
2. Ellátás (úgy mint étel, ital, szállodai elhelyezés, kommunikációs eszközök).

Ebben a szövegösszefüggésben fontos az „és” szó. Például, ha az utasok csak e két jogosultság egyikében részesültek (például juttatásokban és kártalanításban az (1) pont szerint), a másikat (ebben az esetben a (2) pont szerinti ellátást) még igényelhetik.

Amennyiben az induláskor mindkét jogosultságot biztosították akár a helyi jogszabály alapján, akár önkéntes alapon, az utasok a rendelet alapján nem formálhatnak igényt további jogokra. A Bíróság ugyanakkor megállapította<sup>(20)</sup>, hogy nem elfogadható, ha egy utast megfosztanak a rendelet által biztosított védelemtől csupán azon az alapon, hogy a harmadik országban esetleg részesülhet valamilyen kártalanításban. E tekintetben az üzemeltető légi fuvarozónak bizonyítania kell, hogy a harmadik országban nyújtott kártalanítás megfelel a rendeletben garantált kártalanítás céljának, vagy hogy azok a feltételek, amelyek alapján a kártalanítás vagy a segítség nyújtható, valamint azok megvalósításának különböző eszközei egyenértékűek a rendeletben biztosítottakkal.

## 2.2. Tárgyi hatály

### 2.2.1. A rendelet alkalmazásának kizárása helikopterrel utazó utasok esetében

A 3. cikk (4) bekezdése szerint a rendelet kizárólag engedélyezett légi fuvarozók által üzemeltetett motoros merevszárnyú légi járművekre vonatkozik, ennél fogva pedig nem alkalmazható helikopter járatokra.

### 2.2.2. A rendelet alkalmazásának kizárása a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasok esetében

A 3. cikk (3) bekezdése szerint a rendelet nem alkalmazható a térítésmentesen, vagy a nyilvánosság számára közvetlenül vagy közvetetten nem elérhető csökkentett viteldíjjal utazó utasok esetében. A légi fuvarozók által a munkavállalóknak nyújtott különleges viteldíjak tartoznak e rendelkezés alá. Ugyanakkor a 3. cikk (3) bekezdése értelmében a rendeletet alkalmazni kell azokra az utasokra, akiknek jegyét törzsutasprogram vagy más kereskedelmi program keretében, jutalmul adták ki.

### 2.2.3. Alkalmazás üzemeltető légi fuvarozók esetében

A 3. cikk (5) bekezdése értelmében mindig az üzemeltető légi fuvarozó felel a rendelet szerinti kötelezettségek teljesítéséért, nem pedig például egy másik légi fuvarozó, amelyik esetleg eladta a jegyet. Az üzemeltető légi fuvarozó fogalmának meghatározását a (7) preambulumbekzdés tartalmazza.

### 2.2.4. Mely eseményekre vonatkozik a rendelet?

A rendelet az utasok számára a visszautasított beszállás, a járatok törlése vagy késése, a magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés esetén biztosít védelmet. Ezek az események, valamint a bekövetkezésük esetén az utasoknak biztosított jogok az alábbi pontokban kerülnek leírásra.

<sup>(18)</sup> C-173/07. sz., Emirates Airlines ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:400) 40. pontja.

<sup>(19)</sup> C-173/07. sz., Emirates Airlines ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:400) 53. pontja.

<sup>(20)</sup> C-257/14. sz., van der Lans ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2015:618) 28. pontja.

### 2.2.5. A rendelet alkalmazásának kizárása multimodális utazások esetében

Az ugyanazon utazási szerződés keretében egyenlő több közlekedési módot tartalmazó multimodális utazásokra nem terjed ki a rendelet. Erre vonatkozóan a 6. pont tartalmaz további tájékoztatást.

### 2.2.6. A rendelet hatálya a szervezett utazási formákról szóló irányelv vonatkozásában

A rendelet 3. cikkének (6) bekezdése és (16) preambulumbekzdése kimondja, hogy a rendelet szervezett utazási forma keretében megvalósuló légi járatokra is vonatkozik, kivéve, amikor egy szervezett utazást a légi járat törlésén kívüli egyéb okokból törölnek. Kimondja továbbá, hogy a rendelet alapján nyújtott jogok nem befolyásolják az utasoknak a szervezett utazási formákról szóló irányelv<sup>(21)</sup> szerinti jogait. Így tehát elviekben az utazók jogokkal bírnak mind az utazásszervező vonatkozásában a szervezett utazási formákról szóló irányelv alapján, mind pedig az üzemeltető légi fuvarozó vonatkozásában a rendelet alapján. Az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásnyújtásokról szóló (EU) 2015/2302 irányelv 14. cikkének (5) bekezdése, ami 2018. július 1-jén válik teljes mértékben alkalmazandóvá, azt is előírja, hogy az irányelv szerinti kártérítéshez vagy árengedményhez való jog nem érinti az utazóknak a rendelet szerinti jogait, ugyanakkor azonban kimondja, hogy az utasjogokra vonatkozó rendeletek alapján és az ezen irányelv alapján nyújtott kártérítés vagy árengedmény összegét – a túlzott mértékű kártérítés elkerülése érdekében – le kell vonni egymásból.

Ugyanakkor azonban sem a rendelet, sem pedig az irányelv nem foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy végső soron az utazásszervezőnek vagy az üzemeltető légi fuvarozónak kell-e viselnie az egymást átfedő kötelezettségeik költségeit<sup>(22)</sup>. Így tehát ennek a problémának a megoldása a szervezők és a fuvarozók közötti szerződéses rendelkezésektől és az alkalmazandó nemzeti jogtól függ. Az e tekintetben létrejött megállapodások (ideértve a túlzott mértékű kártérítés elkerülése érdekében hozott gyakorlati intézkedéseket is) nem befolyásolhatják kedvezőtlen irányba az utas arra irányuló képességét, hogy követelését megfogalmazza akár az utazásszervező, akár a légi fuvarozó felé, és megkapja a megfelelő jogosultságokat.

## 3. A RENDELET ALAPJÁN JOGOKAT KELETKEZTETŐ ESEMÉNYEK

### 3.1. Visszaautasított beszállás

#### 3.1.1. A „visszaautasított beszállás” fogalma

A rendelet 2. cikkének j) pontja értelmében a „visszaautasított beszállás” nem vonatkozik olyan helyzetekre, amikor az utasoknak egy légi járaton történő szállítását, annak ellenére, hogy időben jelentkeztek beszállásra, ésszerű indokok, úgymint egészségügyi, biztonsági vagy védelmi okok, illetve nem megfelelő utazási okmányok miatt utasítják el. Ugyanakkor azonban a „visszaautasított beszállás” fogalma nem csupán az olyan visszaautasított beszállásra vonatkozik, amely a túlfoglalás helyzeteire vezethető vissza, hanem az olyan visszaautasított beszállásra is, amelynek egyéb, így például működtetési okai vannak<sup>(23)</sup>.

A fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek utazását illetően hivatkozás történik az 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(24)</sup> 4. cikkére, valamint a vonatkozó iránymutatásokra<sup>(25)</sup>, amelyek pontosan ilyen esetekkel foglalkoznak a „Válasz a 4. kérdésre” cím alatt.

Amennyiben egy utasnak a visszainduló járaton való szállítását amiatt utasítják el, mert az üzemeltető légi fuvarozó az odainduló járatot törölte és az utast egy másik járatra irányította, ez visszaautasított beszállásnak minősül, és az utas számára jogot keletkeztet az üzemeltető légi fuvarozótól kártérítés igénylésére.

Amikor egy utast, akinek oda- és visszautat tartalmazó foglalás van a birtokában, azért nem engednek beszállni a visszainduló járatra, mert nem utazott az odainduló járaton (úgynevezett „no-show”), ez nem minősül visszaautasított beszállásnak a 2. cikk j) pontja értelmében. Ugyanez igaz akkor is, amikor egy utast, akinek egymást követő utakat tartalmazó foglalás van a birtokában, azért nem engednek beszállni egy járatra, mert nem utazott az előző járat(ko)n. Ez a két helyzet általában a megvásárolt jegyhez kapcsolódó feltételeken alapul. Az ilyen a gyakorlatot azonban tilthatja a nemzeti jog. Amikor a megerősített helyfoglalással rendelkező utas eredeti járata késik, és az utast egy másik járatra

<sup>(21)</sup> A Tanács 1990. június 13-i 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról (HL L 158., 1990.6.23., 59. o.). Ez az irányelv 2018. július 1-jétől hatályát veszti, amikortól a tagállamoknak az utazási csomagokról és az utazási szolgáltatásnyújtásokról, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, továbbá a 90/314/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2015. november 25-i (EU) 2015/2302 európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 326., 2015.12.11., 1. o.) átültető nemzeti rendelkezéseket kell alkalmazniuk. A rendelet 3. cikkének (6) bekezdésében a 90/314/EGK irányelvre történő hivatkozást az (EU) 2015/2302 irányelvre történő hivatkozásnak kell tekintetni az utóbbi irányelv 29. cikke értelmében.

<sup>(22)</sup> A „jogorvoslatihoz való jog” tekintetében ugyanakkor lásd a 261/2004/EK rendelet 13. cikkét és az (EU) 2015/2302 irányelv 22. cikkét.

<sup>(23)</sup> C-22/11. sz., Finnair ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:604) 26. pontja.

<sup>(24)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2006. július 5-i 1107/2006/EK rendelete a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól (HL L 204., 2006.7.26., 1. o.).

<sup>(25)</sup> Bizottsági szolgálati munkadokumentum, Értelmező iránymutatások az Európai Parlament és a Tanács 2006. július 5-i 1107/2006/EK rendelete a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól tekintetében, Brüsszel, 2012.6.11., SWD(2012) 171 végleges.

irányítják, ez nem minősül visszautasított beszállásnak a 2. cikk j) pontja értelmében. Az sem tekinthető visszautasított beszállásnak, amikor egy kedvtelésből tartott állattal utazó utas nem haladhat tovább, mert nem rendelkezik a kedvtelésből tartott állatra vonatkozó megfelelő dokumentumokkal. Az azonban, amikor egy utas beszállítását azért utasítják vissza, mert a földi személyzet az utazási dokumentumok (ezen belül a vízum) ellenőrzése során hibát vétett, a 2. cikk j) pontja értelmében visszautasított beszállásnak minősül. Ez alól azonban kivételt képez, ha a légi fuvarozó és annak személyzete a 2. cikk j) pontja értelmében megalapozott biztonsági aggályok miatt tagadja meg az utas beszállítását. A légi fuvarozóknak teljes körűen használniuk kell az IATA Timatic adatbázisát, és egyeztetniük kell az érintett országok hatóságaival (nagykövetségek, külügyminisztériumok) annak érdekében, hogy ellenőrizzék az utazási dokumentumokat és a célországok (beutazási) vízumkövetelményeit, hogy így elkerülhető legyen, hogy az utasoktól indokolatlanul tagadják meg a beszállást. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy átfogó és naprakész információkat nyújtsanak az IATA Timatic adatbázisa számára az utazási dokumentumokkal kapcsolatban, különösen a vízumkövetelmények, illetve az e követelmény alóli kivételek vonatkozásában.

### 3.1.2. A visszautasított beszálláshoz kapcsolódó jogok

Ha egy utastól az akarata ellenére megtagadják a beszállást, az „kártalanításhoz” való jogot eredményez a 7. cikkben meghatározottak alapján, visszatérítéshez, átfoglaláshoz vagy visszatéréshez való jogot a rendelet 8. cikkében meghatározottak szerint, valamint „ellátáshoz” való jogot a 9. cikkben meghatározottak alapján.

## 3.2. Járat törlése

### 3.2.1. A járat törlés fogalmának meghatározása

A rendelet 2. cikkének l) pontjában foglalt meghatározás szerint a „járat törlése” egy korábban tervezett olyan légi járat nem közlekedése, amelyre legalább egy helyet lefoglaltak.

Elviekben akkor beszélünk járat törlésről, amikor az eredeti járat repülési tervét törlik és ennek a járatnak az utasai csatlakoznak egy másik tervezett, de az eredeti járatától független járat utasaihoz. A 2. cikk l) pontja nem követeli meg a fuvarozó által a járat törlésére vonatkozó kifejezett döntés meghozatalát<sup>(26)</sup>.

Ezzel szemben a Bíróság<sup>(27)</sup> úgy véli, hogy főszabály szerint nem állapítható meg a járat késésének vagy törlésének a fennállása a repülőtéri kijelző táblán vagy a légi fuvarozó személyzete által a „késésről” vagy „törlésről” adott tájékoztatás alapján. A járat törlés megállapítására ugyancsak nem tekinthető főszabály szerint döntő tényezőnek az, hogy az utasoknak kiadják a csomagjaikat, vagy hogy új beszállókártyákat állítanak ki számukra. E körülmények ugyanis nem kapcsolódnak a légi járat mint olyan objektív jellemzőihez, és különböző tényezőkből fakadhatnak. A Bíróság konkrét eseteket emelt ki, amikor annak bejelentése, hogy egy járat „késik” vagy egy járatot „törölnék” „betudható mérlegelési hibáknak” vagy az érintett repülőtéren uralkodó tényezőknak, vagy adódhat akár a várakozás elhúzódása, vagy annak folytán, hogy az érintett utasoknak egy éjszakát szállodában kell tölteniük”.

### 3.2.2. A törlés és a késés megkülönböztetése

A lenti 3.3.1. pont sérelme nélkül, és annak érdekében, hogy a légi fuvarozók ne adhassanak olyan tájékoztatást, hogy egy járat folyamatosan „késik” ahelyett, hogy „törölték”, hasznos lehet rávilágítani a „törlés” és a „késés” közötti különbségre. Habár a gyakorlatban egy járatot általában törölnék tekintenek, amikor a járat száma megváltozik, ez nem mindig lehet meghatározó kritérium. Valójában előfordulhat, hogy egy járat olyan sokat késik, hogy egy nappal a menetrendben meghatározott indulási időt követően indul el, és ezért egy külön megjegyzéssel ellátott járatszámot kaphat (pl. XX 1234a, XX 1234 helyett) annak érdekében, hogy megkülönböztessék az ezen a későbbi napon ugyanazzal a járatszámmal induló géptől. Ugyanakkor ebben az esetben ez a járat még mindig késő járatnak tekinthető, nem pedig törölt járatnak. Erről eseti alapon kell döntést hozni.

### 3.2.3. Az indulási pontra visszatérő légi jármű esete

A „járat törlés” fogalmának a rendelet 2. cikkének l) pontjában foglalt meghatározása kiterjed az olyan légi jármű esetére is, amely felszáll, de bármely oknál fogva később arra kényszerül, hogy visszatérjen az indulási repülőterre, ahol az említett légi jármű utasait másik járatokra helyezik át. Annak a körülménynek, hogy a felszállás megtörtént, azonban a légi járműnek ezt követően vissza kellett térnie a felszállás helye szerinti repülőterre anélkül, hogy a menetrendben szereplő célállomást elérte volna, az a hatása, hogy a légi járatot nem lehet az eredetileg tervezett formában teljesítettnek tekinteni<sup>(28)</sup>.

### 3.2.4. Elterelt járat

Az olyan elterelt járatot, amelyen az utas végül egy olyan repülőterre érkezik, ami nem az utas eredeti utazási tervében végső célállomásként meghatározott repülőter, a törléssel azonos módon kell kezelni, kivéve, ha:

- Az utasnak a légi fuvarozó átfoglalást ajánl fel, az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett, a legkorábbi alkalommal az eredeti végső célállomása szerinti repülőterre, vagy bármely, az utas által elfogadott célállomásra, és ebben az esetben végül úgy tekinthető, hogy a járat késik,

<sup>(26)</sup> C-83/10. sz., Sousa Rodríguez e.a. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:652) 29. pontja.

<sup>(27)</sup> C-402/07 és C-432/07. sz., Sturgeon e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 37. és 38. pontja.

<sup>(28)</sup> C-83/10. sz. Sousa Rodríguez e.a. ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:652) 28. pontja.

— Az érkezési repülőtér és az eredeti célállomás szerinti repülőtér ugyanazt a települést, várost vagy régiót szolgálja ki: ekkor az eset tekinthető késésnek. Ilyen esetben, analógia útján, a 8. cikk (3) bekezdése alkalmazandó.

### 3.2.5. Bizonyítási teher törlés esetén

A rendelet 5. cikkének (4) bekezdése bizonyítási terhet ró a légi fuvarozókra azzal kapcsolatban, hogy az utasokat tájékoztatták-e, és ha igen, mikor tájékoztatták őket egyénileg a járatuk törléséről.

### 3.2.6. A törléshez kapcsolódó jogok

Egy járat törlése visszatérítéshez, átfoglaláshoz vagy visszatéréshez való jogot keletkeztet a rendelet 8. cikkében meghatározottak szerint, „ellátáshoz” való jogot a 9. cikkben meghatározottak szerint és az 5. cikk (1) bekezdés c) pont alapján, valamint „kártalanításhoz” való jogot a 7. cikkben meghatározottak alapján. Az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontját alátámasztó elv az, hogy kártérítést kell fizetni, ha az utast nem tájékoztatták kellő időben előre a járat törléséről.

Ugyanakkor a fuvarozó nem köteles kártérítést fizetni, ha az 5. cikk (3) bekezdésével összhangban bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni <sup>(29)</sup>.

## 3.3. Késés

### 3.3.1. Indulási késés

A rendelet 6. cikkének (1) bekezdése alapján, amennyiben egy járat indulása késik, a késés által érintett utasoknak „ellátáshoz” van joguk a 9. cikk értelmében, valamint visszatérítéshez és visszaúthoz a 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében. A 6. cikk (1) bekezdését alátámasztó elv az, hogy a jogok a késés időtartamától és a járat távolságától függenek. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott, átfoglaláshoz való jogra nem terjed ki a 6. cikk (1) bekezdése, mivel úgy tekinthető, hogy az utasok számára okozott kényelmetlenségek minimalizálása érdekében a légi fuvarozó elsősorban a késés okát próbálja meg kezelni.

### 3.3.2. „Hosszú késés” érkezéskor

A Bíróság úgy határozott, hogy legalább háromórás késés a kártalanítás tekintetében ugyanazokat a jogokat eredményezi, mint a törlés <sup>(30)</sup> (további részletekért lásd a kártalanításról szóló 4.4.5. pontot).

### 3.3.3. Az érkezési késés mérése és az érkezési időpont fogalma

A Bíróság arra jutott, hogy a légi járat utasai által elszenvedett késés nagyságának meghatározásakor használt „érkezési időpont” fogalma azt az időpontot jelöli, amikor legalább a repülőgép egyik ajtaja kinyílik, és e pillanatban az utasok már elhagyhatják a gépet <sup>(31)</sup>. A Bizottság úgy véli, hogy az érkezési időpontját az üzemeltető légi fuvarozónak például a földi személyzet vagy a földi kiszolgáló által aláírt nyilatkozat alapján célszerű meghatározni. Az érkezési időpontját kérésre, térítésmentesen meg kell adni a nemzeti végrehajtó szervnek és az utasoknak, amennyiben az üzemeltető légi fuvarozó az érkezési időpontra kíván támaszkodni a rendelet betartására vonatkozó bizonyítékként.

## 3.4. Magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés

### 3.4.1. A magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezés fogalmának meghatározása

A magasabb, illetve alacsonyabb osztályon történő elhelyezés fogalmának meghatározását a rendelet 10. cikkének (1), illetve (2) bekezdése tartalmazza.

### 3.4.2. A magasabb vagy alacsonyabb osztályon történő elhelyezéshez kapcsolódó jogok

Magasabb osztályon történő elhelyezés esetén a légi fuvarozó nem számíthat fel kiegészítő díjat. Alacsonyabb osztályon történő elhelyezés esetén a rendelet 10. cikke (2) bekezdésének a)–c) pontja alapján a jegy ára bizonyos százaléknak visszatérítése formájában kártérítés nyújtására kerül sor.

Az alacsonyabb (vagy magasabb) osztályon történő elhelyezés fogalm meghatározása arra a szállítási osztályra alkalmazandó, amelyre a jegyet megvásárolták, és nem alkalmazható semmilyen, a légi fuvarozó vagy utazásszervező által törzsutasprogram vagy más kereskedelmi program keretében felkínált előnyre.

<sup>(29)</sup> A rendkívüli körülmények vonatkozásában lásd az 5. pontot.

<sup>(30)</sup> C-402/07. és C-432/07. sz. Sturgeon e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 69. pontja. Lásd még: C-581/10. és C-629/10. sz. Nelson e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet, (ECLI:EU:C:2012:657) 40. pontja, és a C-413/11. sz. Germanwings ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:246) 19. pontja.

<sup>(31)</sup> C-452/13. sz., Germanwings ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2141) 27. pontja.

## 4. UTASJOGOK

### 4.1. A tájékoztatáshoz való jog

#### 4.1.1. A tájékoztatáshoz való általános jog

A rendelet 14. cikkének (1) bekezdése meghatározza annak a tájékoztatásnak a szövegét, amelyet az utasfelvételnél kell helyezni az utasok számára jól látható módon, fizikailag vagy elektronikus formában, a lehető legtöbb releváns nyelven. A tájékoztatást nem csupán az utasfelvételi pultnál, hanem az önkiszolgáló termináloknál is el kell helyezni és online is elérhetővé kell tenni.

Továbbá minden esetben, amikor egy légi fuvarozó részleges, félrevezető vagy helytelen tájékoztatást nyújt az utasoknak a jogaikra vonatkozóan, akár egyénileg, akár általánosságban médiahirdetéseken vagy a honlapján történő közleményeken keresztül, ezt a (20) preambulumbekazdáással összefüggésben értelmezve a 15. cikk (2) bekezdésének értelmében a rendelet megsértésének kell tekinteni, és az eset a 2005/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján akár az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatát is megvalósíthatja<sup>(32)</sup>.

#### 4.1.2. Késés esetén nyújtandó tájékoztatás

A rendelet 14. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a beszállást visszautasító vagy egy járatot törölő üzemeltető légi fuvarozó minden érintett utasnak írásbeli tájékoztatást nyújt, amely tartalmazza a kártalanítás és segítségnyújtás szabályait. Kimondja továbbá, hogy „ezen kívül hasonló tájékoztatást ad át minden, legalább kétórás késéssel érintett utasnak”. Következésképpen az a követelmény, amely szerint az érintett utasok számára részletes írásbeli magyarázatot kell nyújtani a jogaikról, kifejezetten alkalmazandó a visszautasított beszállás, járatotrlés és késés eseteire. Figyelembe véve azonban, hogy késés nem csak induláskor adódhat, hanem a célállomáson is, az üzemeltető légi fuvarozónak arra is törekednie kell, hogy a legalább háromórás késés által érintett utasoknak a végső célállomáson is tájékoztatást nyújtson. Csak ilyen módon nyújtható megfelelő tájékoztatás minden utas számára a 14. cikk (2) bekezdésében megfogalmazott kifejezett követelmények szerint<sup>(33)</sup>. Ez a megközelítés teljes mértékben összhangban áll a Bíróságnak a *Sturgeon* ügyben hozott ítéletével<sup>(34)</sup>, amelyben megállapította, hogy a rendelet 7. cikke szerinti, kártalanításhoz való jog alkalmazása szempontjából a késéssel érintett járatok utasait a törölt járatok utasaival azonos módon kell kezelni.

Ez nem érinti az uniós jogszabályok egyéb rendelkezéseiben meghatározott tájékoztatási követelményeket, különös tekintettel a 2011/83/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(35)</sup> 8. cikkének (2) bekezdésében, valamint a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról szóló 2005/29/EK irányelv 7. cikkének (4) bekezdésében foglalt rendelkezésekre. A lényeges információk kihagyása, valamint az utasok jogaira vonatkozóan félrevezető információk nyújtása szintén megvalósíthatja az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatát, a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól szóló 2005/29/EK irányelv alapján.

### 4.2. A visszatérítéshez, átfoglaláshoz vagy későbbi időpontban történő átfoglaláshoz való jog visszautasított beszállás vagy a járat törlése esetén

A rendelet 8. cikkének (1) bekezdése kötelezi a légi fuvarozókat arra, hogy három választási lehetőséget ajánljanak fel az utasoknak: i. a jegy árának visszatérítése<sup>(36)</sup> és – amennyiben van csatlakozás – a legkorábbi visszaút az indulási repülőterre, ii. átfoglalás a végső célállomásukhoz vagy a legkorábbi alkalommal, vagy pedig iii. átfoglalás egy későbbi időpontban, amikor az utasnak megfelel, az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett, az ülőhelyek rendelkezésre állásától függően. Az általános elv az, hogy az utas, amikor tájékoztatást kap a járat törléséről és korrekt tájékoztatást kap a rendelkezésre álló lehetőségekről, választ a 8. cikk (1) bekezdése szerinti lehetőségek közül Amint az utas a 8. cikk (1) bekezdésének a), b) vagy c) pontja szerinti három lehetőség közül kiválasztotta az egyiket, a légi fuvarozó kötelezettsége a másik két lehetőség tekintetében megszűnik. Ettől függetlenül továbbra is fennállhat az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti – a 7. cikkel együtt értelmezett – kártalanításhoz való jog.

<sup>(32)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2005. május 11-i 2005/29/EK irányelve a belső piacon az üzleti vállalkozások fogyasztókkal szemben folytatott tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatairól, valamint a 84/450/EGK tanácsi irányelv, a 97/7/EK, a 98/27/EK és a 2002/65/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvek, valamint a 2006/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról („Irányelv a tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokról”) (HL L 149., 2005.6.11., 22. o.).

<sup>(33)</sup> Az utasoknak az EU-ban lévő nemzeti végrehajtó szervek jegyzéke tekintetében nyújtott tájékoztatás hivatkozást tartalmazhat a Bizottság honlapjára, amelyen szerepel a nemzeti végrehajtó szervek összes elérhetőségi adata.

<sup>(34)</sup> C-402/07 és C-432/07. sz., *Sturgeon* e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 69. pontja.

<sup>(35)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2011. október 25-i 2011/83/EU irányelve a fogyasztók jogairól, a 93/13/EGK tanácsi irányelv és az 1999/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 85/577/EGK tanácsi irányelv és a 97/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 304., 2011.11.22., 64. o.).

<sup>(36)</sup> A jegy árát az út meg nem tett része vagy részei tekintetében kell visszatéríteni, valamint – ha a járat már nem segíti hozzá az utast eredeti útiterve megvalósításához – a már megtett rész vagy részek tekintetében. Amennyiben az utas úgy dönt, hogy visszautazik az indulási repülőterre, az út már megtett része vagy részei elvben már nem segítik hozzá eredeti útiterve megvalósításához.

A légi fuvarozónak egyidejűleg fel kell ajánlania a választást a jegy árának visszatérítése és az átfoglalás között. Csatlakozó járatok esetében a légi fuvarozónak egyidejűleg fel kell ajánlania a választást a jegy árának visszatérítése, illetve az indulási repülőtérre való visszaút és átfoglalás között. Az átfoglalás vagy a visszaút költségeit a légi fuvarozó viseli, és neki kell visszatérítenie azokat a költségeket is, amelyeket az utas valamely légi járatért amiatt fizetett, mert a légi fuvarozó nem tett eleget azon kötelezettségének, hogy a lehető legkorábbi alkalommal, az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett visszautat és átfoglalást ajánljon fel. Amennyiben a légi fuvarozó nem ajánlja fel a választást a jegy árának visszatérítése és az átfoglalás, illetve csatlakozó járat esetén a jegy árának visszatérítése, illetve az indulási repülőtérre való visszaút és átfoglalás között, hanem egyoldalúan a visszatérítés mellett dönt, az utas jogosult az eredeti jegy és az eredetihez hasonló szállítási feltételekhez kötött jegy ára közötti különbség megtérítésére is.

Amennyiben azonban a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy az utas által megadott személyes adatok birtokában kapcsolatba lépett az utassal és megpróbált segítséget nyújtani a 8. cikk értelmében, az utas azonban ennek ellenére saját maga tett segítségnyújtási vagy átfoglalási intézkedéseket, akkor a légi fuvarozó megállapíthatja, hogy nem felelős az utasnál felmerülő további költségekért, és úgy határozhat, hogy azokat nem téríti vissza.

Amennyiben az utasoknak felajánlják az út folytatásának vagy átfoglalásának a lehetőségét, ezt az eredetihez „hasonló szállítási feltételek mellett” kell megtenni. Az, hogy a szállítási feltételek hasonlóak-e, számos tényezőtől függhet, és erről eseti alapon kell döntést hozni. A körülményektől függően a következő bevált gyakorlatok javasoltak:

- ha lehetséges, az utasokat ne helyezték el a foglalásban szereplőhöz képest alacsonyabb osztályú közlekedési eszközön (alacsonyabb osztályon történő elhelyezés esetén a 10. cikkben meghatározott kártalanítást kell alkalmazni),
- az átfoglalást az utasra rótt további költségek nélkül kell felajánlani, még akkor is, ha az utasok átfoglalására másik légi fuvarozónál kerül sor, vagy más közlekedési eszközre, vagy magasabb osztályra, vagy magasabb viteldíjért, mint amit az eredeti szolgáltatásért fizetett,
- meg kell tenni minden ésszerű erőfeszítés a további csatlakozások elkerülése érdekében,
- amennyiben a tervezett út meg nem tett része vonatkozásában másik légi fuvarozó vagy másik közlekedési mód alkalmazására kerül sor, a teljes utazási időnek lehetőség szerint, az ésszerűség határain belül a lehető legközelebb kell állnia az eredeti út tervezett utazási idejéhez, ugyanolyan utazási osztályon, illetve szükség esetén magasabb osztályon,
- amennyiben több, hasonló idejű járat áll rendelkezésre, az átfoglalásra jogosult utasoknak el kell fogadniuk a fuvarozó által tett átfoglalási ajánlatot, azon légi fuvarozók járatain is, amelyek együttműködnek az üzemeltető fuvarozóval,
- amennyiben az eredeti út foglalásakor igényelték segítségnyújtást a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek részére, az alternatív útvonalon ugyanúgy nyújtani kell ilyen segítséget.

A 7. cikk szerinti bármely új, kártalanításhoz való jog alkalmazandó a 8. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontja alapján elfogadott átfoglalt járatra, ha azt is törlik, vagy késik az érkezéskor (lásd az 4.4.11. pontot). A Bizottság azt javasolja, hogy segítségnyújtáskor az utasok egyértelmű tájékoztatást kapjanak a lehetőségekről.

Amennyiben egy utas külön foglal odaút és visszautat különböző légi fuvarozóknál, és az odainduló járatot törlik, akkor csak erre a járatra vonatkozóan jár visszatérítés. Akkor azonban, ha a két járat egyazon szerződés részét képezi, de azokat két különböző légi fuvarozó üzemelteti, az utas számára – az őt az üzemeltető légi fuvarozó részéről megillető kártérítésen túlmenően – az odainduló járat törlése esetén két lehetőséget kell felajánlani: i) a teljes jegy (azaz mindkét út) árának visszatérítése vagy ii) másik odainduló járatra való átfoglalás.

### 4.3. Ellátáshoz való jog visszaautasított beszállás, a járat törlése, illetve indulási késés esetén

#### 4.3.1. Az ellátáshoz való jog fogalma

Amikor az utas visszaautasított beszállást, a járat törlését vagy indulási késést magában foglaló eseményt követően megállapodik a légi fuvarozóval átfoglalásról az utasnak megfelelő későbbi időpontban (8. cikk (1) bekezdés c) pont), az ellátáshoz való jog megszűnik. Az ellátáshoz való jog ugyanis csak addig áll fenn, amíg az utasoknak várakozniuk kell az eredetihez hasonló szállítási feltételek mellett, a végső célállomásukra szóló legkorábbi átfoglalásra (8. cikk, (1) bekezdés, b) pont), vagy egy visszaútra (8. cikk, (1) bekezdés, a) pont).

#### 4.3.2. Étkezés, frissítők és szállás biztosítása

A rendelet célja a visszaútra vagy átfoglalásra váró utasok szükségleteinek megfelelő kielégítése. A megfelelő ellátás mértékét esetenként kell megállapítani, figyelembe véve az utasok igényeit az adott körülmények között, valamint az arányosság elvét (azaz tekintetbe kell venni a várakozási időt). A jegyért fizetett ár vagy az elszenvedett kényelmetlenség ideiglenes jellege nem befolyásolhatja az ellátáshoz való jogot.



A 9. cikk (1) bekezdésének a) pontja vonatkozásában (étkezés és frissítők) a Bizottság úgy véli, hogy a „várakozási idővel ésszerű arányban” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az üzemeltető légi fuvarozónak a késés várható idejének és a napszaknak megfelelő ellátást kell biztosítani az utasok részére (csatlakozó járatok esetében az átszállási repülőtéren), az utasok által elszenvedett kényelmetlenség minél kisebbre való csökkentése érdekében, és szem előtt tartva az arányosság elvét. Különös figyelmet kell fordítani a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyekre és a kísérő nélkül utazó gyermekekre.

Ezenfelül az utasoknak térítésmentesen, egyértelmű és elérhető módon kell felajánlani az ellátást, így elektronikus kommunikációs eszközök útján is, amennyiben az utasok hozzájárultak személyes adataik megadásához. Egyéb esetben az utasoknak jelentkeznük kell az üzemeltető légi fuvarozónál az utazás megszakadása esetén. Mindez tehát azt jelenti, hogy nem szabad hagyni, hogy az utasoknak saját maguknak kelljen szállásról és étkezésről gondoskodniuk, és ezekért fizetniük. Ehelyett az üzemeltető légi fuvarozók kötelesek aktívan felajánlani az ellátást. Az üzemeltető légi fuvarozóknak továbbá biztosítaniuk kell, hogy lehetőség szerint a fogyatékkal élők és kísérő kutyáik számára is megközelíthető legyen a szállás.

Amennyiben a légi fuvarozó mégsem ajánl fel ellátást, annak ellenére, hogy kellett volna, azok az utasok, akiknek fizetniük kellett az étkezésért, frissítőkért, szállodai elhelyezésért, a repülőtér és a szálláshely közötti szállításért és/vagy telekommunikációs szolgáltatásokért, a légi fuvarozóval visszatéríthetik felmerült kiadásait, feltéve, hogy azok szükségesek, ésszerűek és megfelelőek voltak<sup>(37)</sup>.

Ha az utas elutasítja azt az ésszerű mértékű ellátást, melyet a légi fuvarozónak a 9. cikk értelmében fel kell kínálnia, és saját maga intézkedik, akkor a légi fuvarozó nem köteles megtéríteni az utasnál felmerülő költségeket, kivéve, ha a nemzeti jog másként rendelkezik vagy a légi fuvarozóval korábban más megállapodás született, de – az utasok közötti egyenlő elbánás érdekében – a visszatérítés összege ez esetben az említett „ésszerű mértékű” ajánlat összegére korlátozódik. Az utasoknak továbbá meg kell őrizniük minden nyugtát a felmerült kiadásaikkal kapcsolatban. Ugyanakkor az utasok nem jogosultak kártérítésre az ellátás hiánya miatt elszenvedett kár esetében, ha nem merültek fel kiadásaik.

Mindenesetre azok az utasok, akik úgy érzik, hogy több kiadásuk visszatérítésére jogosultak vagy kártérítésre jogosultak a késés miatt elszenvedett kár esetében, ideértve kiadásait is, továbbra is jogosultak arra, hogy követeléseiket a Montreali Egyezmény rendelkezéseire, valamint a 2027/97/EK rendelet 3. cikkére alapozzák, és nemzeti bírósági eljáráshoz folyamodjanak a légi fuvarozóval szemben, vagy saját maguk közvetlenül az illetékes nemzeti végrehajtó szervhez forduljanak. Egyes tagállamokban előfordulhat, hogy az utasoknak maguknak kell alternatív vitarendezés érdekében a fogyasztói jogvitákkal foglalkozó szervezetekhez fordulniuk (lásd lejjebb a 7.3. pontot).

Szem előtt kell tartani, hogy a rendelet (18) preambulumbekzdése értelmében az alternatív vagy késésben levő járatra várakozó utasok ellátásáról való gondoskodás korlátozható vagy elutasítható, ha az ellátás biztosítása önmagában további késedelmet okozna. Ha egy járat a késő esti órákban szenved késést, de várhatóan néhány órán belül el fog indulni, és a késés hosszabb lenne, ha az utasokat az éjszaka közepén hotelbe kellene szállítani, majd onnan a repülőtérre visszahozni, akkor a légi fuvarozó visszautasíthatja ezen ellátás biztosítását. Ugyancsak visszautasíthatja az ellátás biztosítását a légi fuvarozó akkor, ha elkezdené az étel- és italutalványok kiosztását, azonban tájékoztatást kap arról, hogy a járat készen áll a beszállításra. Az ilyen esetektől eltekintve a Bizottság azon a véleményen van, hogy ez a korlátozás csak nagyon kivételes esetekben alkalmazható, és minden erőfeszítést meg kell tenni az utasokat ért kényelmetlenségek mérséklése érdekében.

A rendelet szerinti ellátáshoz való jog nem érinti az utazásszervezőknek az utazási csomagokra vonatkozó szabályok alapján fennálló kötelezettségeit.

#### 4.3.3. *Ellátás rendkívüli körülmények vagy kivételes események esetén*

A rendelet értelmében a légi fuvarozó köteles teljesíteni az ellátás nyújtására vonatkozó kötelezettségét még akkor is, ha a járat törlése rendkívüli körülmények miatt következik be, vagyis olyan körülmények miatt, amelyek minden ésszerű intézkedés megtétele ellenére sem lettek volna elkerülhetőek. A rendelet nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely alapján arra lehetne következtetni, hogy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett „rendkívüli körülményeken” kívül a „különösen rendkívüli” események különálló kategóriáját is elismerné, amely utóbbi események következtében a légi fuvarozó teljesen mentesülne a kötelezettségei alól, az említett rendelet 9. cikke szerinti kötelezettségeket is beleértve, akár hosszú időn át, főként azért, mert ilyen körülmények és események fennállása esetén az utasok különösen kiszolgáltatott helyzetben vannak<sup>(38)</sup>.

A rendelet célja az, hogy rendkívüli körülmények fennállása esetén a 8. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerint átfoglalásra várakozó utasok megfelelő ellátásban részesüljenek. Azonban nem szabhatók ki szankciók a légitársaságokra, amennyiben azok bizonyítani tudják, hogy – az eseményekhez kapcsolódó sajátos körülményeket és az arányosság

<sup>(37)</sup> C-12/11. sz., McDonagh ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:43) 66. pontja.

<sup>(38)</sup> C-12/11. sz., McDonagh ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:43) 30. pontja.

elvélt figyelembe véve – minden erőfeszítést megtettek annak érdekében, hogy teljesítsék a rendelet szerint fennálló kötelezettségeiket. Az illetékes nemzeti végrehajtó szervezeteknek azonban szankciókat kell kiszabniuk, ha úgy vélik, hogy a légi fuvarozó az adott eseményt arra használta fel, hogy megkerülje a rendelet szerinti kötelezettségeit.

#### 4.4. **Kártalanításhoz való jog visszautasított beszállás, járat törlés, indulási késés és átfoglalás esetén, valamint visszatérítés alacsonyabb osztályon történő elhelyezés esetén**

##### A. **Kártalanítás visszautasított beszállás esetén**

###### 4.4.1. *Kártalanítás, visszautasított beszállás és kivételes körülmények*

A rendelet 2. cikkének j) pontját és 4. cikkének (3) bekezdését akként kell értelmezni, hogy a kártalanítás mindig jár visszautasított beszállás esetén, és „rendkívüli körülményekre” való hivatkozással a légi fuvarozó nem indokolhatja jogosan a beszállás visszautasítását és nem mentesülhet az utasok kártalanítására vonatkozó kötelezettsége alól<sup>(39)</sup>.

###### 4.4.2. *Kártalanítás, visszautasított beszállás és csatlakozó járatok*

A csatlakozó járatokon utazó utasokat kártalanítani kell, ha a légi fuvarozó egy olyan szállítási szerződés keretében, amely több, közvetlenül egymást követő, olyan járatra vonatkozó foglalást tartalmaz, amelyre az utasfelvétel egy időben történik, azért utasítja vissza egyes utasok beszállását, mert a foglalásukkal érintett első járat e légi fuvarozónak felröghatóan késett, és e légi fuvarozó tévesen arra számított, hogy ezen utasok nem érkeznek meg időben a második járatra való beszálláshoz<sup>(40)</sup>. Ezzel szemben, ha az utasnak két külön jegye szól a két egymást követő járatra, és az első járat késése miatt nem tud időben utasfelvételt jelentkezni a második járatra, a légi fuvarozó nem köteles kártérítést fizetni. Ugyanakkor azonban ha az első járat több mint három órát késik, az utas kártérítésre jogosult az első járatot üzemeltető fuvarozótól.

###### 4.4.3. *A kártérítés összege*

A kártérítést a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerint kell kiszámítani. Ez a 7. cikk (2) bekezdésében foglalt feltételek teljesülése esetén 50 %-kal csökkenthető.

##### B. **Kártalanítás a járat törlése esetén**

###### 4.4.4. *Általános eset*

Kártérítés jár a járat törlése esetén a rendelet 5. cikke (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott feltételek alapján, kivéve, ha a járat törlése rendkívüli körülmények miatt következik be, vagyis olyan körülmények miatt, amelyek minden ésszerű intézkedés megtétele ellenére sem lettek volna elkerülhetők, az 5. cikk (3) bekezdése szerint (a rendkívüli körülmények vonatkozásában lásd az 5. pontot).

###### 4.4.5. *A kártérítés összege*

A kártérítést a rendelet 7. cikkének (1) bekezdése szerint kell kiszámítani. Ez a 7. cikk (2) bekezdésében foglalt feltételek teljesülése esetén 50 %-kal csökkenthető.

##### C. **Kártalanítás késés esetén**

###### 4.4.6. *„Hosszú késések” érkezéskor*

A „hosszú késésekkel” kapcsolatban a Bíróság megállapította, hogy az utasok, köztük a késéssel érintett járatok utasai, hasonló, idővesztéségen megnyilvánuló kellemetlenséget szenvedhetnek, mint azok az utasok, akiknek a járatát törölték<sup>(41)</sup>. Az egyenlő bánásmód elve alapján a végső célállomásukat háromórás vagy nagyobb késéssel elérő utasok ugyanolyan kártérítésre jogosultak (7. cikk), mint azok az utasok, akiknek a járatát törölték. A Bíróság elsősorban a rendelet 5. cikke (1) bekezdése c) pontjának iii. alpontjára alapozta megállapítását, amelyben az uniós törvényhozó jogkövetkezményeket – köztük kártalanításhoz való jogot – határoz meg, azon utasok számára, akiknek a járatát törölték, és akiknek nem ajánlják fel, átfoglalást lehetővé téve számukra, hogy legfeljebb egy órával a menetrend szerinti indulás időpontja előtt induljanak, és végső célállomásukat a menetrend szerinti érkezési időponthoz képest legfeljebb kétórás késéssel éri el. A Bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy a rendelet 7. cikkében meghatározott, kártalanításhoz való jog célja a legalább háromórás idővesztéségek orvoslása. Ugyanakkor azonban az ilyen késés nem jogosítja kártérítésre az utasokat, ha a légi fuvarozó bizonyítani tudja, hogy a hosszú késés rendkívüli körülmények miatt következett be, vagyis olyan körülmények miatt, amelyek minden ésszerű intézkedés megtétele ellenére sem lettek volna elkerülhetők<sup>(42)</sup> (a rendkívüli körülmények vonatkozásában lásd az 5. pontot).

<sup>(39)</sup> C-22/11. sz., Finnair ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:604) 40. pontja.

<sup>(40)</sup> A C-321/11. sz., Rodríguez Cachafeiro és Martínez-Reboredo Varela Villamor egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:609) 36. pontja.

<sup>(41)</sup> C-402/07 és C-432/07. sz., Sturgeon e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 54. pontja.

<sup>(42)</sup> C-402/07 és C-432/07. sz., Sturgeon e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 69. pontja.

#### 4.4.7. Kártérítés késedelmes érkezésért csatlakozó járatok esetén

A Bíróság<sup>(43)</sup> azon a véleményen van, hogy a késést a rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás tekintetében az utasnak a rendelet 2. cikkének h) pontja szerinti végső célállomásra való megérkezése tervezett időpontjához képest kell értékelni, és közvetlenül csatlakozó járatok esetében célállomás alatt az utas által igénybe vett utolsó légi járat célállomását kell érteni.

A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjával összhangban azon utasok, akik lekéstek egy EU-n belüli csatlakozó járatot vagy a tagállamok valamelyikének területén található repülőtérrel indulva egy EU-n kívüli csatlakozó járatot, kártérítésre jogosultak, amennyiben a végső célállomásra több mint háromórás késéssel érkeztek. Annak, hogy a csatlakozó járatot uniós vagy nem uniós légi fuvarozó működteti, nincs jelentősége.

Azon utasok esetében, akik a 3. cikk (1) bekezdésének b) pontjával összhangban egy nem uniós országban található repülőtérrel a tagállamok valamelyikének területén található repülőtérre, mint végső célállomásra indulnak, és az egy-mást követő csatlakozó járataikat nem uniós és uniós légi fuvarozók, illetve kizárólag uniós légi fuvarozók üzemeltetik, a végső célállomásra való érkezést érintő késés miatt járó kártérítést az uniós légi fuvarozók által működtetett járatokra vonatkozóan kell megállapítani.

A csatlakozó járatoknak a biztonsági ellenőrzéseken elszenvedett jelentős késések miatt vagy amiatt történő lekésése, hogy az utasok nem tartják be a transzfer repülőtéren a járatukra való beszállás időpontját, nem jogosít kártérítésre.

#### 4.4.8. Késedelmes érkezés miatt járó kártalanítás olyan esetben, amikor az utas elfogadja a foglalásban szereplőtől eltérő repülőtérre induló járatra való átfoglalást

Ilyen esetben jár a kártérítés. A késés kiszámításához használt érkezési időpont az arra a repülőtérre való tényleges megérkezés időpontja, amelyre a foglalás eredetileg történt, vagy egy másik, közeli célállomásra az utassal történt megálapodás alapján, a rendelet 8. cikkének (3) bekezdése értelmében. Az üzemeltető légi fuvarozót terheli az utas átszállításának a költsége az alternatív repülőtérrel arra a repülőtérre, amelyre a jegyet váltották, vagy az utassal történt megálapodás alapján egy másik közeli célállomásra.

#### 4.4.9. A kártérítés összege

Amikor a késés kevesebb, mint négy óra egy olyan, több, mint 3 500 km hosszú út esetében, amely az Unión kívül elhelyezkedő repülőtérre is érint, a kártérítés 50 %-kal csökkenthető, és így 300 EUR-t tesz ki<sup>(44)</sup> a rendelet 7. cikke (2) bekezdésének alkalmazásában.

#### 4.4.10. A távolság kiszámítása az „utazás” alapján a kártérítés megállapítása érdekében a végső célállomásnál történő hosszú késés esetén

A Folkers-ügyben<sup>(45)</sup> a Bíróság egyértelműen utalt a több csatlakozó járat által alkotott „utazás” fogalmára. A „végső célállomás” fogalmát a rendelet 2. cikkének h) pontja úgy határozza meg, hogy az az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetében az utolsó repülőút célállomása. A rendelet 7. cikkének (4) bekezdése értelmében azt a távolságot, amely a végső célállomásnál előforduló hosszú késés esetén meghatározza a fizetendő kártérítést, az indulás helye és a végső célállomás közötti, „gömbi főkörön” mért távolság, vagyis az „utazás” alapján kell megállapítani, nem pedig az „utazást” alkotó különböző csatlakozó járatok közötti, „gömbi főkörön” mért távolságok összeadásával.

### D. **Visszatérítés alacsonyabb osztályon történő elhelyezés esetén**

#### 4.4.11. Az összeg kiszámítása

A rendelet 10. cikke értelmében visszatérítés csak arra járatra fizetendő, amelyen az utast alacsonyabb osztályon helyezték el, és nem az egy jegyben foglalt teljes utazásra, ami két vagy több csatlakozó járatot is tartalmazhat. A szóban forgó visszatérítést hét napon belül kell kifizetni.

## 5. RENDKÍVÜLI KÖRÜLMÉNYEK

### 5.1. Alapelv

A rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében a légi fuvarozó mentesül a kártérítés fizetése alól a járat törlése vagy érkezési késés esetén, ha bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden ésszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni.

<sup>(43)</sup> C-11/11. sz., Folkerts ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:106) 47. pontja.

<sup>(44)</sup> A C-402/07 és C-437/07. sz., Sturgeon e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 63. pontja.

<sup>(45)</sup> A C-11/11. sz., Folkerts ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:106) 18. pontja.

Következésképpen a kártérítés fizetése alóli mentesülés érdekében a fuvarozónak az alábbiakat kell egyidejűleg bizonyítania:

- a rendkívüli körülmények fennállását, valamint a rendkívüli körülmények és a késés vagy járatotlenség között fennálló kapcsolatot, és
- azt, hogy ez a késés vagy járatotlenség minden ésszerű intézkedés ellenére sem volt elkerülhető.

Egy adott rendkívüli körülmény több járatotlenséget vagy érkezéskori késést is eredményezhet, mint például a rendelet (15) preambulumbekzdésében említett légiforgalmi irányítási döntés esetében.

A rendkívüli körülményeket szigorúan kell értelmezni ahhoz, hogy a szokásos szabály, azaz a kártérítés fizetése (mint a fogyasztók védelmének célját tükrözö intézkedés) alóli kivételnek lehessen egy esetet minősíteni<sup>(46)</sup>. Ezért egy adott eseményhez kapcsolódóan a (14) preambulumbekzdésben felsorolt rendkívüli körülmények nem képeznek feltétlenül kivételt a kártérítés fizetése alól, hanem ezeket eseti alapon kell értékelni<sup>(47)</sup>. A műszaki jellegű problémák esetében pedig a rendkívüli körülményeknek egy olyan eseményhez kell kapcsolódnuk, amely az alábbi két feltételt egyszerre teljesíti: először is nem tartozik az érintett légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe; másodsorban az esemény – jellegénél vagy eredeténél fogva – a légi fuvarozó tényleges befolyásolási körén kívül esik<sup>(48)</sup>.

A légi fuvarozó ennek bizonyítékául a repülési naplókából, eseményjelentésekből és/vagy külső dokumentumokból és nyilatkozatokból mutathat be adatokat. Azokban az esetekben, amikor az utasnak és/vagy a nemzeti végrehajtó szervnek adott válaszában ilyen bizonyítékokra való hivatkozás szerepel, akkor azokat is továbbítani kell. Amennyiben a légi fuvarozó a rendkívüli körülmények oltalmára kíván hivatkozni, az ilyen bizonyítékot a légi fuvarozónak térítésmentesen kell a nemzeti végrehajtó szerv, valamint az utasok rendelkezésére bocsátania, a dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó nemzeti rendelkezésekkel összhangban.

## 5.2. Műszaki hibák

A Bíróság<sup>(49)</sup> tisztázta továbbá, hogy az olyan műszaki probléma, amelyre a légi jármű karbantartása közben derül fény, vagy amely egy légi jármű karbantartási hiányosságából ered, nem tekinthető „rendkívüli körülménynek”. A Bíróság arra az álláspontra helyezkedik, hogy még abban az esetben is, ha egy váratlanul előforduló műszaki probléma nem tulajdonítható nem megfelelő karbantartásnak, és azt nem a rutinszerűen végzett karbantartási ellenőrzések során fedezik fel, az ilyen műszaki probléma nem esik a „rendkívüli körülmények” definíciója alá, amennyiben az beletartozik a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe. Például az olyan meghibásodás, amelyet a légi jármű bizonyos alkatrészeinek az idő előtti hibája okoz, váratlan eseménynek minősülhet. Ugyanakkor az ilyen meghibásodás a lényegét tekintve a repülőgép rendkívül bonyolult működéséhez kapcsolódik, mely repülőgépet a légi fuvarozó gyakran olyan (elsősorban meteorológiai) körülmények között üzemeltet, amelyek nehezek, sőt szélsőségesek, továbbá egyértelmű, hogy a légi jármű egyetlen alkatrésze sem örökéletű. Ezért úgy kell tekinteni, hogy a váratlan esemény a légi fuvarozó szokásos tevékenységi körének szerves részét alkotja<sup>(50)</sup>. Ugyanakkor azonban a légi jármű gyártója vagy egy illetékes hatóság által feltárt rejtett gyártási hiba vagy a légi járműben szabotázs- vagy terrorcselekmények által okozott kár rendkívüli körülménynek minősülne.

## 5.3. A légi jármű kijáratához helyezett utaslépcső légi járművel történő ütközése

A Bíróság<sup>(51)</sup> tisztázta, hogy a légi jármű kijáratához helyezett utaslépcső légi járművel történő ütközése nem tekinthető olyan „rendkívüli körülménynek”, ami mentesíti a légi fuvarozót a kártérítés fizetése alól a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján. Az utaslépcsőket vagy mozgó állványokat szükségszerűen a légiutas-szállítás keretében alkalmazzák, így a légi fuvarozók rendszeresen szembesülnek az ilyen berendezések használatából eredő helyzetekkel. Ennélfogva valamely légi járműnek az ilyen utaslépcsővel való ütközését a légi fuvarozó rendes tevékenységi körébe tartozó eseménynek kell tekinteni. A rendkívüli körülmények akkor lennének alkalmazhatók, ha például a légi járműben bekövetkező kárt a repülőtér rendes működési körén kívül eső cselekmény, úgymint szabotázs- vagy terrorcselekmény okozta.

## 5.4. Repülőtéri zsúfoltság rossz időjárási körülmények miatt

A rendelet (14) preambulumbekzdése értelmében rendkívüli körülményekből ered az az eset, amikor egy üzemeltető légi fuvarozót arra köteleznek, hogy késleltessen vagy töröljön egy járatot egy zsúfolt repülőtéren rossz időjárási körülmények miatt, ideértve azt is, ha ezek a körülmények kapacitáshiányt eredményeznek.

## 5.5. Rendkívüli körülmények esetén a légi fuvarozótól elvárt ésszerű intézkedések

Rendkívüli körülmények felmerülése esetén, a kártérítési kötelezettség alóli mentesülés érdekében, a légi fuvarozónak minden esetben bizonyítania kell, hogy azokat minden ésszerű intézkedés megtétele ellenére sem tudta megakadályozni.

<sup>(46)</sup> A C-549/07. sz., Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet (EU:C:2008:771) 17. pontja, valamint az idézett ítélkezési gyakorlat.

<sup>(47)</sup> A C-549/07. sz., Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:771) 22. pontja.

<sup>(48)</sup> A C-549/07. sz., Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:771) 23. pontja.

<sup>(49)</sup> A C-549/07. sz., Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:771) 25. pontja.

<sup>(50)</sup> A C-257/14. sz., van der Lans ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2015:618) 40-42. pontja.

<sup>(51)</sup> C-394/14. sz., Siewert ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2014:2377) 19-20. pontja.

A Bíróság<sup>(52)</sup> megállapította továbbá, hogy a rendelet 5. cikkének (3) bekezdése alapján a légi fuvarozótól elvárható, hogy erőforrásait kellő időben szervezze meg, hogy lehetőség legyen a menetrend szerinti járat üzemeltetésére, amint a rendkívüli körülmények megszűntek, vagyis a menetrend szerinti indulási időpontot követő bizonyos időszak során. A légi fuvarozónak bizonyos időráhagyással kell számolnia, amely lehetőség szerint képessé teszi a járat egészének teljesítésére, amint a rendkívüli körülmények megszűntek. Az időráhagyást eseti alapon kell értékelni. Ugyanakkor azonban az 5. cikk (3) bekezdése nem értelmezhető akként, hogy „ésszerű intézkedések” címén olyan minimális időráhagyás általános és egyöntetű jelleggel történő tervezését írja elő, amely különbségtétel nélkül alkalmazandó minden légi fuvarozó tekintetében valamennyi olyan helyzetben, amikor rendkívüli körülmények merülnek fel. E tekintetben általában több a rendelkezésre álló forrás a bázishelyen, mint a célállomásokon, így több a lehetőség a rendkívüli körülmények bekövetkezésének megelőzésére. A légi fuvarozó azon képességének értékelése során, hogy az e körülmények felmerüléséből eredő új feltételek között biztosítsa a menetrend szerinti járat egészének teljesítését, ügyelni kell arra, hogy a megkövetelt időráhagyás tartama ne járjon a következménnyel, hogy a légi fuvarozó az adott időpontban a vállalkozásának kapacitásait tekintve elviselhetetlen áldozatokat vállaljon.

A műszaki hibákat illetően az a tény, hogy valamely légi fuvarozó betartotta a légi jármű karbantartására vonatkozó minimumszabályokat, önmagában nem elegendő annak bizonyításához, hogy ez a fuvarozó minden ésszerű intézkedést megtett ahhoz, hogy mentesüljön a kártérítési kötelezettsége alól<sup>(53)</sup>.

## 6. KÁRTALANÍTÁS, VISSZATÉRÍTÉS, ÁTFOGLALÁS ÉS ELLÁTÁS MULTIMODÁLIS UTAZÁSOK ESETÉBEN

Az egyazon utazási szerződés keretében egynél több közlekedési módot (például ugyanazon utazás során vonattal és repülővel való utazást) tartalmazó multimodális utazásokra nem terjed ki a rendelet, és az ilyen utazásokra az egyéb közlekedési módokat érintő utasjogokkal kapcsolatos más uniós jogszabályok sem vonatkoznak. Ha egy utas lekési a légi járatát egy késő vonat miatt, akkor ez az utas csak az 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>(54)</sup> biztosított kártalanításhoz és segítségnyújtáshoz való jogokat élvezheti a vasúton történő utazással kapcsolatban, és ebben az esetben is csak akkor, ha az utas több, mint 60 perces késést szenvedett a célállomáson<sup>(55)</sup>. Ugyanezen az alapon egyéb rendelkezések alkalmazandók a késedelmes hajóval vagy busszal történő utazás miatt lekésért – ugyanazon szállítási szerződés keretében tartozó – légi járat esetében<sup>(56)</sup>. Ugyanakkor azonban az utazásszervezők a 90/314/EGK irányelv vagy az (EU) 2015/2302 irányelv alapján felelősséggel tartozhatnak a lekésért járatokért és az utazás egészére gyakorolt hatásért is, ha a multimodális utazás egyéb utazási szolgáltatások, pl. szállás, együttesének a részét képezi.

## 7. A NEMZETI VÉGREHAJTÓ SZERVEK, AZ ALTERNATÍV VITARENDEZÉssel FOGLALKOZÓ SZERVEZETEK<sup>(57)</sup> ÉS A FOGYASZTÓVÉDELME FELÉ A FOGYASZTÓVÉDELMI EGYÜTTMŰKÖDÉSRŐL SZÓLÓ RENDELET<sup>(58)</sup> ALAPJÁN BENYÚJTOTT PANASZOK

### 7.1. A nemzeti végrehajtó szervezetek benyújtott panaszok

A panasztételi eljárások hatékony kezelése, valamint a légi fuvarozók és egyéb, potenciálisan érintett vállalkozások biztonságos jogi környezetének biztosítása érdekében a Bizottság azt javasolja, hogy az utasokat tájékoztassák arról, hogy amennyiben úgy vélik, hogy egy légi fuvarozó megsértette a jogait, akkor annak az országnak a nemzeti végrehajtó szervénél, ahol az eset történt, ésszerű időn belül panaszt tehetnek. Az utasok csak azt követően tehetnek panaszt a nemzeti végrehajtó szervnél, hogy előzőleg már panaszt tettek a légi fuvarozónál és nem értettek egyet a légi fuvarozó válaszával, vagy nem kaptak kielégítő választ az érintett légi fuvarozótól. A Bizottság azt javasolja, hogy a légi fuvarozónak két hónapon belül kelljen választ adnia, és ne legyen semmilyen kikötés a tekintetben, hogy mely uniós nyelvek használhatók. Ugyanakkor azonban a Bíróság<sup>(59)</sup> megállapította, hogy a rendelet alapján a nemzeti végrehajtó

<sup>(52)</sup> A C-294/10. sz., Eglitis et Ratnieks ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2011:303) 37. pontja.

<sup>(53)</sup> C-549/07. sz., Wallentin-Hermann ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2008:771) 43. pontja.

<sup>(54)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007. október 23-i 1371/2007/EK rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.)

<sup>(55)</sup> Az 1371/2007/EK rendelet 17. és 18. cikke.

<sup>(56)</sup> Ezzel kapcsolatban lásd a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL L 334., 2010.12.17., 1. o.); Az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 16-i 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.)

<sup>(57)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2013. május 21-i 2013/11/EU irányelve a fogyasztói jogviták alternatív rendezéséről, valamint a 2006/2004/EK rendelet és a 2009/22/EK irányelv módosításáról (a fogyasztói viták alternatív rendezéséről szóló irányelv) (HL L 165., 2013.6.18., 63. o.)

<sup>(58)</sup> A fogyasztóvédelmi jogszabályok alkalmazásáért felelős nemzeti hatóságok közötti együttműködésről szóló, 2004. október 27-i 2006/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló rendelet) (HL L 364., 2004.12.9., 1. o.)

<sup>(59)</sup> A C-145/15 és C-146/15. sz., Ruijsenaars e.a. egyesített ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:187) 32., 36. és 38. pontja.

szervek nem kötelesek eljárni az ilyen panaszokkal kapcsolatban annak érdekében, hogy minden esetben garantálják az egyéni utasjogokat. Ennélfogva a nemzeti végrehajtó szerv nem köteles végrehajtási intézkedéseket hozni a légi fuvarozókkal szemben annak érdekében, hogy kötelezze őket a rendeletben meghatározott kártalanítás megfizetésére egyedi esetekben, mivel a rendelet 16. cikke (3) bekezdésében említett szankcionálási szerepe a szerv által a 16. cikk (1) bekezdésében előírt általános jellegű felügyelet gyakorlása során megállapított jogsértésekre reagálva elfogadott intézkedésekből áll. Ugyanakkor a Bíróság szerint a rendelet nem akadályozza meg, hogy a tagállamok olyan jogszabályokat fogadjanak el, amelyek arra kötelezik az illetékes nemzeti hatóságot, hogy ha nincs egyéb vitarendezési szerv vagy az ilyen szervtől nem érkezik válasz, akkor fogadjon el intézkedést az egyedi panaszokra vonatkozóan. Végezetül ez a határozat nem érinti a nemzeti végrehajtó szervek azon kötelezettségét, hogy – a gondos ügyintézés elvével összhangban, illetve amennyiben nincsenek ilyen szervek – a panaszosoknak tájékoztatást nyújtsanak panaszuk megtételét követően. A Bizottság úgy véli, hogy a helyes gyakorlat azt is megköveteli, hogy az utasok tájékoztatás kapjanak a jogorvoslati lehetőségekről vagy azokról az egyéb intézkedésekről, amelyeket megtehetnek, amennyiben nem értenek egyet esetük értékelésével. Az utasok számára biztosítani kell azt a lehetőséget, hogy eldöntsék, szeretnék-e, ha egy másik személy vagy jogalany képviselné őket.

## 7.2. Alternatív vitarendezéssel foglalkozó szervezetek

A rendelet alapján benyújtott panaszokon felül, feltéve, hogy a légi fuvarozó az Unióban letelepedett fuvarozó és részt vesz az alternatív vitarendezési programban, az uniós lakóhellyel rendelkező utasok az alternatív vitarendezésről szóló irányelv alapján létrehozott alternatív vitarendezéssel foglalkozó szervezetek elé is terjeszthetik az Unióban letelepedett légi fuvarozókkal felmerülő szerződéses vitáikat. Ha a jegyüket az interneten keresztül vették meg, az ilyen vitákat az online vitarendezésről szóló rendelet (OVR-rendelet) alapján létrehozott online vitarendezési (OVR) platform elé is terjeszthetik, ami az alábbi linken érhető el: <http://ec.europa.eu/odr>.

Amennyiben a légi fuvarozókat nem kötelezi nemzeti jogszabály arra, hogy részt vegyenek az alternatív vitarendezéssel foglalkozó szervezetek eljárásaiban, kívánatos, hogy önként vállalják a vonatkozó eljárásokban való részvételt, és erről tájékoztassák vásárlóikat.

## 7.3. További eszközök, amelyek segítik az érdekelt feleket a rendelet alkalmazásában

Számos módon lehet segíteni az érdekelt feleket a rendelet alkalmazásában. Az egyik ilyen eszköz a fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló 2006/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(60)</sup> (fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló rendelet), amely meghatározza a nemzeti végrehajtó hatóságok közötti együttműködés általános feltételeit és keretét. Fontos az együttműködés ezek között a hatóságok között annak biztosítása érdekében, hogy a fogyasztói jogokra vonatkozó jogszabályok egységesen kerüljenek alkalmazásra a belső piacon, valamint hogy a vállalkozások egyenlő feltételeket élvezzenek. Ez az olyan helyzetekre vonatkozik, amikor a fogyasztók kollektív érdekei forognak kockán, és további vizsgálati és végrehajtási jogkörökkel ruházta fel a nemzeti hatóságokat a fogyasztói szabályok megsértésével kapcsolatos olyan esetek rendezése érdekében, amikor a kereskedő és a fogyasztó különböző országokban telepedtek le. A légi utasok jogairól szóló 261/2004/EK rendelet a fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló rendelet mellékletének részét képezi. Következésképpen a 261/2004/EK rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságoknak teljesíteniük kell a fogyasztóvédelmi együttműködésről szóló rendeletben meghatározott kötelezettségeiket, amikor nemzetközi összefüggésben a fogyasztók kollektív érdekei forognak kockán.

Továbbá azok az utasok, akik nemzetközi viszonylatban szembesülnek problémákkal, az Európai Fogyasztói Központok Hálózatához fordulhatnak<sup>(61)</sup>. Az Európai Fogyasztói Központok Hálózata tájékoztatja a fogyasztókat az európai és nemzeti fogyasztóvédelmi jogszabályok alapján biztosított jogaikról, tanácsot ad a fogyasztói panaszok kezelésének lehetséges módjaival kapcsolatban, közvetlen segítséget nyújt abban, hogy a panaszokat békés úton rendezzék a kereskedőkkel, és a fogyasztókat átirányítja a megfelelő szervhez, ha az Európai Fogyasztói Központok Hálózata nem tud segíteni. Az utasok a rendelet alapján a nemzeti fogyasztói szervezetekhez is fordulhatnak tájékoztatásért és közvetlen segítségért.

## 8. KERESÉST INDÍTÁSA A RENDELET ALAPJÁN

### 8.1. Joghatóság, amelynek keretében kereset indítható a rendelet alapján

Az olyan légi járatok esetében, amelyek egy tagállamból egy másik tagállamba repülnek egyetlen olyan légi fuvarozóval kötött szerződés alapján, amely az üzemeltető fuvarozó, a rendelet alapján a kártérítési igény a kérelmező választása szerint a szállítási szerződésben<sup>(62)</sup> meghatározott indulási hely vagy érkezési hely szerint joghatósággal rendelkező nemzeti bírósághoz nyújtható be az 1215/2012/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (Brüsszel I. rendelet)<sup>(63)</sup> alkalmazásában. A Brüsszel I. rendelet 4. cikkének (1) bekezdése fenntartja továbbá annak a lehetőségét, hogy az ügyet az alperes (a légi fuvarozó) székhelye szerinti bíróság elé terjesszék.

<sup>(60)</sup> Lásd az 58. lábjegyzetet.

<sup>(61)</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/solving\\_consumer\\_disputes/non-judicial\\_redress/ecc-net/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm)

<sup>(62)</sup> A C-204/08. sz., Rehder ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:439) 47. pontja.

<sup>(63)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2012. december 12-i 1215/2012/EU rendelete a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról (HL L 351., 2012.12.20., 1. o.).

## 8.2. A rendelet alapján történő keresetindítás határideje

A rendelet nem határoz meg határidőket a nemzeti bíróságok előtti keresetek indítása tekintetében. Ez a kérdés az egyes tagállamok keresetek elévüléséről szóló nemzeti jogszabályainak a függvénye. A kereset Montreali Egyezmény szerinti kétéves elévülési határideje nem vonatkozik a rendelet alapján indított keresetekre, és nem érinti a tagállamok nemzeti jogszabályait, mert a rendeletben meghatározott kártérítési intézkedések kívül esnek az Egyezmény hatókörén, mivel az utasok által elszenvedett kellemetlenség orvoslására irányulnak, miközben kiegészítik az Egyezményben meghatározott kártérítési rendszert. Ennélfogva a határidők eltérőek lehetnek a különböző tagállamokban <sup>(64)</sup>.

## 9. A LÉGI FUVARÓZÓ FELELŐSSÉGE A MONTREALI EGYEZMÉNY ALAPJÁN

A nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezményt, közismert nevén „Montreali Egyezmény”, 1999. május 28-án fogadták el Montrealban. Az Európai Unió az Egyezmény egyik szerződő fele <sup>(65)</sup>, és az Egyezmény bizonyos rendelkezései végrehajtásra kerültek az uniós jogban a 889/2002/EK rendelettel módosított 2027/97/EK rendelettel. Ezek a szabályok a légi utasok jogainak az Európai Unióban történő megvédésére irányuló intézkedések részeként képezik a 261/2004/EK rendelettel együtt.

— A rendeletnek a Montreali Egyezménnyel való összeegyeztethetősége:

— A Bíróság megerősítette <sup>(66)</sup>, hogy az érkezési késés esetén nyújtandó kártérítésre és az indulási késés esetén nyújtandó segítségre vonatkozó követelmények összeegyeztethetőek a Montreali Egyezménnyel. Ennek kapcsán a Bíróság megállapítja, hogy a járat késésével együtt járó idővesztés inkább „kényelmetlenséget” valósít meg, mint „kárt”, aminek orvoslására a Montreali Egyezmény irányul. Ez az indoklás azon a megállapításon alapult, hogy a nagyon jelentős késés egyrészt minden utas számára szinte ugyanolyan kárt okoz, és a rendelet egységesített és azonnali kártalanításról rendelkezik, miközben a Montreali Egyezmény olyan jogorvoslatról rendelkezik, amely az okozott kár mértékének esetenkénti elbírálását követeli meg, és következésképpen csak utólagos és egyéniesített kártérítés tárgya lehet. Következésképpen a rendelet a Montreali Egyezménynél korábbi szakaszban működik. Ezért a késéssel érintett járatok utasainak a rendelet alapján történő kártalanítására vonatkozó kötelezettség kívül esik az Egyezmény hatókörén, de továbbra is kiegészíti az abban meghatározott kártérítési rendszert.

— A 2027/97/EK rendelet csak „légi fuvarozóval”, nevezetesen érvényes működési engedélyekkel rendelkező légi közlekedési vállalkozással <sup>(67)</sup> repülő utasokra vonatkozik e rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében.

— A Montreali Egyezmény 17. cikke alapján az utas az a személy, akit egy „szállítási szerződés” alapján szállítanak az Egyezmény 3. cikke értelmében, akkor is, ha nem került sor különálló vagy közös szállítási dokumentum kiállítására <sup>(68)</sup>.

— A Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdését az Egyezmény 3. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben kell olvasni, és akként kell értelmezni, hogy a kártalanításhoz való jog és a fuvarozó felelősségének korlátozása 1 131 különleges lehívási jogra (SDR) a poggyászzállítás során bekövetkező megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem esetén olyan utasra is vonatkozik, aki a kártérítést egy másik utas nevében feladott poggyászból bekövetkező megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem alapján követeli, feltéve, hogy a poggyász valóban tartalmazta az első utas saját vagyontárgyait. Ezért minden utas, aki valaki más nevében bejegyzett poggyászból bekövetkezett megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem által érintett, kártérítésre jogosult 1 131 SDR összeghatárig, ha bizonyítani tudja, hogy a feladott poggyász valóban tartalmazta a vagyontárgyait. Minden érintett utasnak magának kell ezt kielégítően bebizonyítania egy nemzeti bíró előtt, aki figyelembe vehet olyan tényeket, hogy az utasok ugyanannak a családnak a tagjai, együtt vették meg a jegyüket, vagy együtt utaztak <sup>(69)</sup>.

— A Montreali Egyezmény 22. cikkének (2) bekezdése, amely meghatározza a légi fuvarozó felelősségét többek között a poggyász elvesztéséből fakadó kár esetén, magában foglalja a vagyoni és a nem vagyoni kárt is <sup>(70)</sup>. Ez a cikk

<sup>(64)</sup> A C-139/11. sz., Cuadrench Moré ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:741) 33. pontja.

<sup>(65)</sup> A Tanács 2001. április 5-i 2001/539/EK határozata a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről (HL L 194., 2001.7.18., 39. o.).

<sup>(66)</sup> A C-344/04. sz., IATA és ELFAA ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2006:10) 43., 45., 46. és 47. pontja, valamint a C-402/07. sz. és C-432/07. sz., Sturgeon e.a. ügyekben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2009:716) 51. pontja.

<sup>(67)</sup> A C-240/14. sz., Prüller-Frey ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2015:567) 29. pontja.

<sup>(68)</sup> A C-6/14. sz., Wucher Helicopter ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2015:122) 36-38. pontja.

<sup>(69)</sup> C-410/11. sz., Espada Sanchez ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:747) 35. pontja.

<sup>(70)</sup> A C-63/09. sz., Axel Walz ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2010:251) 39. pontja.

alkalmazandó a kerekés székekben, valamint egyéb, mozgást segítő berendezésekben és segítő eszközökben bekövetkezett megsemmisülés, elvesztés, kár vagy késedelem esetén, az 1107/2006/EK rendelet 2. cikkének a) pontjában foglalt meghatározás szerint. Ebben az esetben a fuvarozó felelőssége az előző bekezdésben említett összegre korlátozódik, kivéve, ha az utas az ellenőrzött poggyász fuvarozó részére történő átadásakor a kézbesítéshez fűződő érdekét kifejező külön nyilatkozatot tett, és szükség esetén egy kiegészítő összeget fizetett.

- A Montreali Egyezmény 19., 22. és 29. cikkének értelmezése során a Bíróság <sup>(71)</sup> megállapította, hogy az Egyezmény alapján a légi fuvarozó felelős a munkáltatóval szemben azokért a károkért, amelyeket azoknak a járatoknak a késése idézett elő, amelyeken az alkalmazottai utasok voltak. Az Egyezményt tehát úgy kell értelmezni, hogy az nem csupán maguknak az utasoknak okozott kárra vonatkozik, hanem arra a kárra is, amit az a munkáltató szenved el, akivel megkötötték az utas nemzetközi szállítására vonatkozó ügyletet. Határozatában a Bíróság hozzátette, hogy ugyanakkor azonban a légi fuvarozók számára garantálják azt, hogy nem vonhatók felelősségre az Egyezményben az egyes utasok vonatkozásában alkalmazandó összeghatáron felül, amit meg kell szorozni az érintett munkáltatók/utasok számával.
- A Montreali Egyezmény 19. cikkének hatálya alá eső károkért való kártérítés esetében az utasok az Egyezmény 33. cikkében meghatározott bíróságok közül választhatnak: a fuvarozó letelepedése vagy székhelye szerinti bíróság, vagy azon telephely szerinti bíróság, amelyen keresztül a szerződést megkötötték, vagy a célállomás szerinti bíróság. Ebben az esetben nincs jelentősége annak, hogy az adott hely az EU-n belül található-e, hiszen a joghatóság az Egyezményen alapul, amelynek az EU is részes fele.

---

<sup>(71)</sup> A C-429/14. sz., Air Baltic Corporation AS ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2016:88) 29-49. pontja.



## I. MELLÉKLET

**Az uniós nemzeti végrehajtó szervek illetékessége közvetlenül csatlakozó járatok által a célállomáson elszenvedett késés esetén**

Jogi környezet:

1. C-11/11. sz., Folkerts-ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:106) <sup>(1)</sup>

„33. Mivel ez a kellemetlenség a késő légi járatok esetében a **végző célállomásra** való megérkezéskor nyilvánul meg, a Bíróság megállapította, hogy a késést a 261/2004/EK rendelet 7. cikkében előírt kártalanítás tekintetében az **e célállomásra** való megérkezés tervezett időpontjához képest kell értékelni (lásd ítélet fent hivatkozott Sturgeon és társai ügyben hozott ítélet 61. pontját, valamint a Nelson és társai ügyben hozott ítélet 40. pontját).

34. A »végző célállomás« fogalmát a 261/2004/EK rendelet 2. cikkének h) pontja úgy határozza meg, hogy az **az utasfelvételi pultnál bemutatott repülőjegyen feltüntetett célállomás, illetve közvetlenül csatlakozó járatok esetén az utolsó repülőút célállomása.**

35. Ebből következően a csatlakozást magában foglaló repülőút esetében a 261/2004/EK rendelet 7. cikkében előírt átalányjellegű kártalanítás tekintetében **csak a végző célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest megállapított késésnek** van jelentősége, és e végző célállomás alatt az érintett utas által igénybe vett utolsó légi járat célállomását kell érteni.”

2. 261/2004/EK rendelete, 16. cikk: Jogsértések

„1. Minden tagállam kijelöl egy szervet, amely e rendelet végrehajtásáért felel **a területén levő repülőterekről induló légi járatok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében.** Adott esetben e szerv meghozza a szükséges intézkedéseket az utasok jogai tiszteletben tartásának biztosítása érdekében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy e bekezdéssel összhangban melyik szervet jelölték ki.

2. A 12. cikk sérelme nélkül minden utas az (1) bekezdés alapján kijelölt bármely szervnél vagy a tagállam által kijelölt bármely illetékes szervnél panaszt tehet e rendeletnek a tagállam területén található repülőtéren történt állítólagos megsértésével vagy a tagállam területén található repülőtérről harmadik országból induló járatokkal kapcsolatban. (.)”

Lehetséges példák <sup>(2)</sup>:

Felelősségi nyilatkozatok:

— A példák jegyzéke nem teljes körű, és azon a tényen alapul, hogy az ilyen útvonalakat, amelyek egy vagy több közvetlenül csatlakozó járatot tartalmaznak ugyanazon szállítási szerződés részeként, a rendelet 3. cikke szerint érintett légi fuvarozók teljesítik, és azokat lehetővé teszik az uniós tagállamok és/vagy az Unió, valamint harmadik országok között létrejött, érvényben lévő légiforgalmi szolgáltatási megállapodások.

— Ezek a példák csak olyan helyzetekre vonatkoznak, amelyekben *„a csatlakozást magában foglaló repülőút esetében (.) csak a végző célállomásra való megérkezés tervezett időpontjához képest megállapított késés”* áll fenn.

— Úgy kell tekinteni, hogy a végző célállomásnál történő hosszú késés kizárólag valamelyik csatlakozás lekéséséből adódik, más esemény nem történik és nem állnak fenn rendkívüli körülmények.

**1. utazás:** Indulás „A” uniós tagállamból (1. légi járat), átszállás „B” uniós tagállamban egy uniós tagállambeli célállomás felé (nem uniós fuvarozó által működtetett 2. légi járat).

A 16. cikk (1) bekezdése szerint az illetékes nemzeti végrehajtó szerv a „B” tagállam nemzeti végrehajtó szerve, és a kártérítés összegét az egész utazásra vonatkozóan kell kiszámítani.

**2. utazás:** Indulás „A” uniós tagállamból (1. légi járat), átszállás egy harmadik országban egy másik harmadik országbeli célállomás felé (2. légi járat).

A 16. cikk (1) bekezdése szerint az illetékes nemzeti végrehajtó szerv az „A” tagállam nemzeti végrehajtó szerve, és a kártérítés összegét az egész utazásra vonatkozóan kell kiszámítani.

**3. utazás:** Indulás egy nem uniós tagállamból (uniós fuvarozó által működtetett 1. légi járat), átszállás „A” uniós tagállamban „B” uniós tagállamban található célállomás felé (2. légi járat).

A 16. cikk (1) bekezdése szerint az illetékes nemzeti végrehajtó szerv az „A” tagállam nemzeti végrehajtó szerve, és a kártérítés összegét az egész utazásra vonatkozóan kell kiszámítani.

<sup>(1)</sup> A legfontosabb részek vastagon kiemelve szerepelnek.

<sup>(2)</sup> EU (Európai Unió), TÁ (tagállam), NVSz (nemzeti végrehajtó szerv).